

23 octobre 2002

<p style="text-align: center;">SÉCURITE ROUTIÈRE</p> <p style="text-align: center;">LES CONDITIONS DE LA RUPTURE</p>
--

" La violence routière est intolérable... C'est pourquoi j'ai souhaité une action de rupture par rapport à la situation actuelle".

(Déclaration du Président de la République le vendredi 27 septembre 2002 à l'occasion de sa visite au Mondial de l'automobile.)

Les actions portant sur le véhicule et le réseau routier ont, par nature, des effets à moyen ou long terme (voir annexe). Pour obtenir un impact rapide, l'action sur le comportement des usagers de la route est la seule voie possible.

COMMENT CHANGER A COURT TERME LES COMPORTEMENTS ?

Contrôles et sanctions

Le renforcement des contrôles et des sanctions fait partie des actions indispensables pour modifier durablement les comportements. Les niveaux actuels sont manifestement insuffisants. C'est ainsi que près d'un conducteur français sur deux (47%) n'a jamais été contrôlé pour l'alcoolémie alors que la loi instaurant la possibilité de contrôles préventifs remonte à 1978.

Deux remarques méritent toutefois d'être faites. La montée en puissance des contrôles et des sanctions ne peut tout d'abord excéder un certain rythme lié à la disponibilité et au renforcement des effectifs, à l'équipement des forces de contrôle et de justice en matériels modernes, et à des modifications d'ordre législatif ou réglementaire (automaticité de certaines sanctions).

La seconde remarque tient au fait que ce n'est pas tant la densité des contrôles et des sanctions qui importe que **leur perception** par l'opinion publique. Les contrôles et les sanctions sont nécessaires, mais ils ne sont pas suffisants. Pour être pleinement efficace, leur renforcement doit s'inscrire dans le cadre d'une **action psychologique d'ensemble** seule à même de provoquer la rupture souhaitée.

L'action psychologique

La modification des comportements peut être obtenue à court terme par la conjugaison de 3 types d'actions :

- Campagnes massives de communication.

De telles campagnes, conduites avec des moyens beaucoup plus importants que ceux qui sont actuellement disponibles, ont prouvé leur efficacité à l'étranger où elles ont contribué à obtenir des résultats spectaculaires (division par 2 du nombre des tués en 3 ans en Australie ; réduction de 40 % en 4 ans en Espagne).

L'un de leurs buts est de mettre en valeur le renforcement des contrôles et des sanctions et de justifier celui-ci.

- Personnalisation de l'action de sécurité routière

Sur un sujet qui touche d'aussi près la vie quotidienne, l'efficacité de la communication impose qu'une personne clairement identifiée incarne aux yeux des médias et donc du public la cause de la sécurité routière afin de démultiplier dans des proportions considérables l'impact des campagnes de communication et de l'action des forces de contrôle et d'expliciter par une démarche de caractère pédagogique le bien-fondé de la politique mise en oeuvre.

En Espagne, les temps de passage dans les médias du responsable national de la sécurité routière ont représenté 25 à 30 fois ceux des campagnes institutionnelles. Ceci suppose que le responsable national de la sécurité routière ait une parfaite connaissance du dossier ainsi qu'un profil de "communicant" aux aptitudes télévisuelles, voire charismatiques.

- Recours à l'imagination

Plus que beaucoup d'autres, la politique de sécurité routière doit être imaginative, à la fois pour introduire des mesures susceptibles de faire baisser le nombre des accidents, et pour "créer l'événement" afin de maintenir constamment éveillée l'attention de l'opinion publique et des médias, condition indispensable pour que le risque routier soit en permanence présent à l'esprit des usagers.

Cinq exemples d'actions innovantes sont cités ci-après à titre d'exemple.

CINQ EXEMPLES D' ACTIONS INNOVANTES

- Utilisation du permis à point pour l'accroissement du taux de port de la ceinture de sécurité.

Chaque année, plus d'un millier de vies (environ 1.160 d'après les données disponibles, dont la moitié lors de tonneaux) pourraient être épargnées si tous les occupants d'automobile, à l'avant et à l'arrière, utilisaient leur ceinture de sécurité. Les morts correspondantes sont d'autant plus navrantes que la contrainte que représente le fait de "boucler" sa ceinture de sécurité est minime, et que son utilité n'est pas contestée par l'opinion.

Pour faire cesser cette situation, le permis à point qui trouverait là sa meilleure utilisation pourrait être mis à contribution de la manière suivante :

- Le fait pour un conducteur de ne pas boucler sa ceinture de sécurité serait considéré comme une faute grave et donnerait lieu au retrait de **trois points** du permis et non d'un seul comme à l'heure actuelle, ce qui n'est pas dissuasif.
- Le conducteur serait rendu **responsable du comportement de ses passagers** et se verrait retirer un point de son permis par passager n'utilisant pas sa ceinture de sécurité.

Cette dernière disposition peut paraître excessive à certains. Tel n'est pourtant pas le point de vue de nos compatriotes. Interrogés tout récemment (septembre 2002) pour le compte des Automobile-Clubs par l'IPSOS sur le bien-fondé de cette disposition, une très nette majorité s'est déclarée en sa faveur. 36 % sont tout à fait d'accord et 31 % plutôt d'accord soit 67 % au total. Seuls 17 % seulement ne sont pas du tout d'accord, et 16 % plutôt pas d'accord (33 % au total).

Si une telle disposition était prise, le résultat serait alors spectaculaire : 89 % des conducteurs déclarent qu'ils obligerait leurs passagers à utiliser leur ceinture de sécurité, 11 % seulement étant d'un avis contraire.

Une pression psychologique certaine s'exercerait également sur les passagers : spontanément, une grande majorité d'entre eux ne voudrait pas mettre en danger le permis de conduire de leur conducteur en ne bouclant pas leur ceinture de sécurité. A elle seule, cette mesure, qui constituerait une première européenne, serait donc susceptible d'épargner de l'ordre de 1000 vies par an, sans parler de milliers de blessures.

Elle permettrait en outre aux efforts déployés par les constructeurs automobiles pour la protection des occupants des véhicules de porter pleinement leurs fruits, en même temps qu'elle montrerait la détermination des pouvoirs publics à faire appliquer une mesure simple et salvatrice.

- Circulation de jour des véhicules avec les feux de croisement allumés.

Réclamée depuis des années par les Automobile-Clubs, cette mesure, qui est appliquée avec succès dans un certain nombre de pays étrangers, aurait un impact insoupçonné sur le nombre des accidents. Les études menées à la demande de la Commission Européenne ont montré qu'elles épargneraient plusieurs centaines de vies en France chaque année. La moyenne des estimations avoisine 500.

Les sondages menés à la demande des Automobile-Clubs ont montré que 80 % des Français seraient prêts à accepter une expérience d'un an, menée en première étape en dehors des agglomérations. En France même, une expérience basée sur le volontariat a été très bien acceptée dans le département des Landes, pourtant situé au sud de la France.

Une commission technique créée au sein du Conseil National de la Sécurité Routière déposera avant la fin de l'année un rapport qui examinera notamment l'impact de cette mesure sur les différentes catégories d'usagers.

- Lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool

Un récent sondage des automobile-clubs (cf pj) a montré que près de la moitié des automobilistes n'avaient jamais été contrôlée pour leur alcoolémie, alors que la loi instaurant les contrôles préventifs date de 1978 !

Pour montrer la détermination des pouvoirs publics de lutter contre la conduite sous l'influence de l'alcool, une disposition mise en œuvre avec succès en Australie pourrait être adoptée. Il s'agit de l'achat et de l'équipement de véhicules spéciaux destinés à faciliter les opérations de contrôle. Très spectaculaires, ces véhicules (baptisés Booze-bus, terme difficilement traduisible) sont équipés de projecteurs et très voyants. Retenant inévitablement l'attention des médias, ils ont un effet dissuasif certain. L'achat d'un véhicule par département pourrait être envisagé en première phase.

- Attribution d'un caractère provisoire au permis de conduire des nouveaux conducteurs

A l'image d'autres pays, le permis de conduire décerné aux conducteurs revêtirait un caractère provisoire pendant une durée de 2 ou 3 ans. Pendant cette période, toute infraction grave entraînerait la suspension du permis, voire l'obligation de le repasser. A nouveau, cette mesure ferait l'objet d'une approbation très majoritaire de l'opinion. 71 % des Français se déclarent en sa faveur (sondage IPSOS Octobre 2002 cf pj). Les jeunes eux-mêmes y seraient favorables (67 % contre 33 %). Compte tenu du "sur risque" de cette catégorie d'usagers, le gain potentiel se chiffrerait également en centaines de victimes annuelles.

- Equipement systématique des routes nationales en glissières de sécurité

Depuis de nombreuses années, les Automobile-Clubs demandent que toutes les routes nationales soient équipées de glissières de sécurité chaque fois que possible pour éviter que les véhicules aillent percuter les obstacles latéraux (arbres, piles de pont, buses...), ce qui est aujourd'hui à l'origine d'un grand nombre de morts. Chaque année, sur l'ensemble du réseau routier (routes nationales et autres routes), 3000 usagers sont tués lors de collisions avec des obstacles fixes. Un programme d'urgence d'équipement du réseau dont la responsabilité incombe à l'Etat, réalisable en un ou deux ans, épargnerait plusieurs centaines de vies chaque année.

Les cinq exemples ci-dessus ont été donnés à titre d'illustration des actions innovantes qu'il serait possible de mettre en œuvre pour contribuer à la rupture de l'évolution des accidents souhaitée par le Président de la République.



A côté de ces actions pouvant avoir un impact rapide, les Automobile-Clubs tiennent à rappeler leur attachement à des mesures qu'ils réclament depuis de nombreuses années, telles que l'instauration d'un contrôle technique systématique de la sécurité des voiries et l'amélioration de la formation du conducteur avant et après l'obtention du permis.

La conjugaison du renforcement des contrôles et des sanctions, de campagnes massives de communication, et du recours à des actions innovantes créerait un choc psychologique apte à assurer la rupture voulue par le Président de la République.

ANNEXE

La volonté exprimée par le Président de la République implique que, parmi l'éventail des actions envisageables, la distinction soit faite entre celles qui sont susceptibles d'obtenir des résultats à court terme et donc de créer une rupture, et les autres qui sont tout aussi nécessaires, mais dont l'efficacité ne peut se faire sentir que dans la durée. Les accidents de la route mettent en cause trois facteurs : le véhicule, l'infrastructure routière, et le comportement des usagers. Pour simplifier on peut associer un terme à chacun de ces 3 facteurs.

- Les actions sur le véhicule ne peuvent avoir d'effet qu'à long terme

Ceci est dû au fait que les progrès techniques demandent du temps, que leur généralisation par la voie de l'obligation réglementaire nécessite des décisions européennes qui sont longues à obtenir, et surtout que le renouvellement du parc est lent, la durée de vie moyenne d'une automobile étant de douze ans.

- Les actions sur l'infrastructure ne peuvent également avoir d'effet à très court terme, même si certaines peuvent porter leurs fruits assez rapidement.

Certaines, telles que la construction d'autoroutes ou de voies rapides sont par nature de l'ordre du long terme. D'autres, telles que l'équipement systématique des routes les plus circulées de dispositifs de sécurité (glissières...) ou l'instauration d'un contrôle obligatoire de la sécurité des infrastructures pourraient contribuer de manière marquée à l'amélioration du bilan d'ensemble et sont indispensables. Mais c'est plutôt à moyen terme que leur plein impact potentiel peut se faire massivement sentir.

- Pour obtenir à court terme la rupture voulue par le Président de la République, c'est en définitive seulement sur la modification du comportement des usagers qu'il faut donc compter. L'expérience nationale et internationale montre qu'une amélioration très rapide de ce comportement est possible par la conjugaison d'actions susceptibles d'avoir un impact presque immédiat.

A côté de celles-ci, d'autres actions portant sur le comportement des usagers de la route (éducation scolaire, formation...) relèvent du moyen ou du long terme..